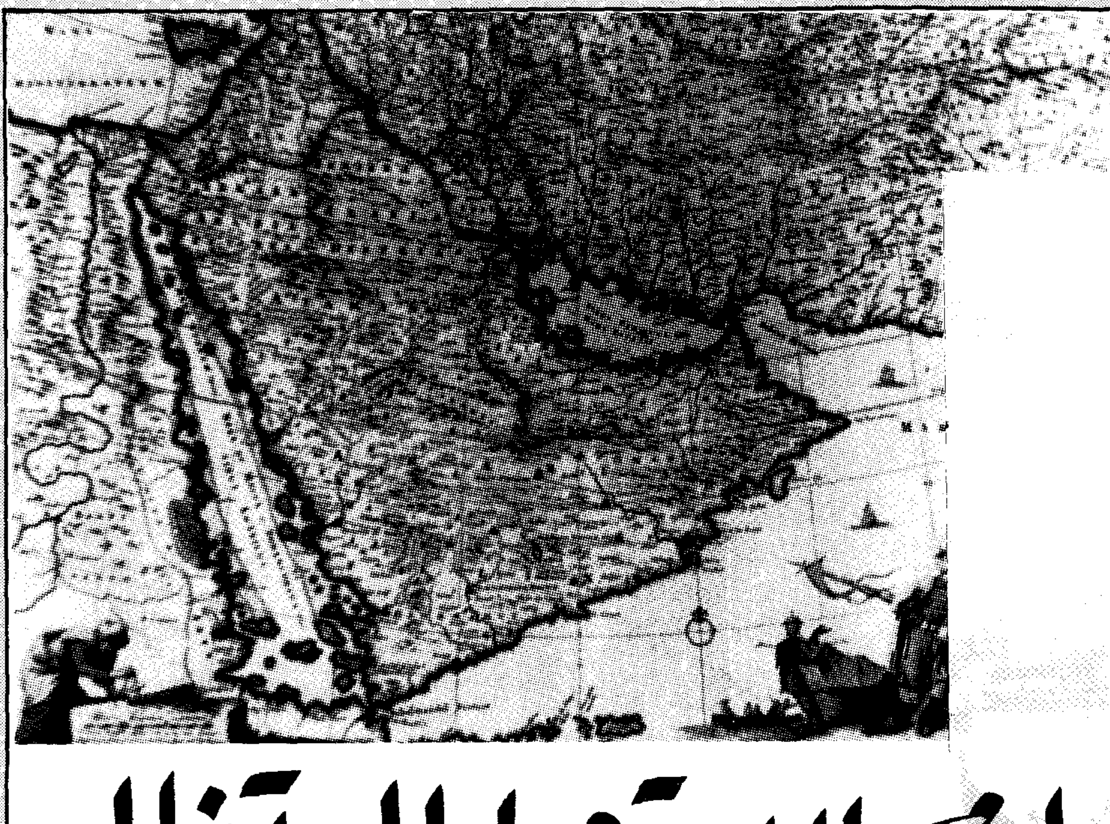
الخليج العربي

وعالم التجارة

في المحيط الهندي

من ظهور الإسلام حتى





بدايات الإستعمار البرتغالي

منذ أسس الرسول صلوات الله عليه الدولة الاسلامية في ٦٢٢ م وخلال قرن واحد من الزمان واجهت حضارات الشرق الأدنى القديمة ظاهرة تاريخية عربية تمثلت في ظهور نظام عالمي جديد . موحد سياسيا ودينيا واجتماعيا واقتصاديا يقوم على تعاليم الاسلام الفكرية والعملية وكان من النتائج المباشرة للوحدة الاسلامية التي امتدت من السند في غرب الهند وحتى جبل طارق على البحر المتوسط أن نشط التبادل التجاري عبر مسافات طويلة برا وبحرا[١] .

وكانت جذور الاسلام الروحية والاجتماعية حتى ذلك الوقت المبكر من الخلافة الأموية راسخة أساسا في المدن والحواضر .

بقلم : البروفيسور ك . ن . شودرى
أستاذ التاريخ الاقتصادي بجامعة لندن

ومن البديهي أن أية حضارة تعتمد على المراكز الحضرية تكون مضطرة الى الاعتماد على التجارة لتزويد أبنائها بالحاجات اليومية الضرورية . والكماليات اللازمة لأصحاب الحياة المرفهة . وقد أدى تأسيس المدن الجديدة في كل من العراق ومصر والمغرب وتطوير المدن الساسانية والبيزنطية التي دخلها الفاتحون العرب الى نتائج اقتصادية ملموسة في حجم وطرق تنظيم التجارة والنشاط التجاري في كل من الخليج والبحر الأحمر[٢] .

ويرجع تأسيس البصرة واعادة اعمار الأبله من جديد ليصبحا الميناءين الرئيسيين للعراق الى الحاجة الاقتصادية والسياسية الممثلة في ضرورة إقامة طرق مواصلات آمنه بين الخليج ودمشق التي أصبحت عاصمة الامبراطورية الاسلامية بعد عام ١٦٦١م [٣] وقد وضعت الأراضي الزراعية الخصيبه في السواد التي كانت تروى بالقنوات وكذلك القدرة العالية لوادى النيل في انتاج الاغذية - وضعت - في أيدي الحكام العرب موارد اقتصادية خصبه مما استدعى ايجاد المواصلات البحرية وطرق القوافل اللازمة لاستثمارها والاستفادة منها ، وكان البحارة الاقباط وصناع السفن لمصر والخليج يتمتعون بسمعة عالية لمهارتهم منذ القدم . واذا كان قادة الابل من البدو قد طوروا الكثير من طرق القوافل إلا أن الفضل يرجع للملاحين الذين جابوا المحيط الهندي والبحر المتوسط في إنشاء أول اسطول اسلامي للتجارة والقتال في وقت قصير ..

وقد أدرك الجغرافيون والمؤرخون العرب أهمية النتائج التجارية التي نشأت عن الوحدة التي خلقها الاسلام في المنطقة الممتدة بين الصين (المحيط الهندي) وبحر الروم (البحر المتوسط) . وان كانت مؤلفاتهم لم تجمع على ذلك حتى جاء القرن التاسع أو العاشر الميلادى ويعتبر المؤرخ المقدسى وهو سورى المولد من اكبر المؤلفين العرب المتقدمين ومن أروع مؤلفاته كتابة «أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم» حوالي ٩٨٠م وهو ليس كتابا عن جغرافيه البلاد الاسلامية فحسب وانما هو تحقيق دقيق في الموارد الاقتصادية لكل الولايات الكبرى الممتدة من سوريا وحتى خراسان[٤] وكان المقدسى مهتما بدرجة ملحوظة بالدور الذى يلعبه التمدن والتحضر في التجارة بعيدة المدى . والباحث الذى يفتش اليوم عن تعاريف المدن ورموزها سوف يجد أن المقدسى قد سبقه بألف عام في هذا المجال وسوف يجد أيضا أنه أورد تفاصيل شامله عن الموضوع في مقدمة كتابة عن قائمة طويلة من المدن التجارية في الامبراطورية الاسلامية .

وقد قام المقدسى بتصنيف المدن جغرافيا وحسب درجة إدارتها السياسية . فكان يعتبر العواصم كالملوك وعواصم الولايات كأمناء المال والمدن الصغيرة كالفرسان والقرى كالمشاة . وقد استخدم كلمة «مطرانيه» ليصف بها احدى المدن حيث كان يعيش الحاكم الأعلى وحيث كانت توجد دوائر الحكومة التي يتم فيها اجراء مراسيم تعيين حكام الولايات . وكانت كل من دمشق والقيروان وشيراز من أمثال هذه المدن . وكانت بعض هذه العواصم من الضخامه لدرجة انها كانت تضم مجموعة من المدن مثل طخارستان في بلخ وبتانه في واسط بالعراق والزاب في افريقيا ومن الواضح أن أسلوب المقدسى في وصف العواصم الاسلامية ودورها الاقتصادي قد اعتمد على مشاهداته الشخصية خلال اسفاره عبر مناطق جغرافية شاسعة ومتنوعة وحدتها نظرية واحدة عن الحكومة والادارة السياسية والارتباطات الاقتصادية .

فما هي السمات البارزه لعالم التجارة في كل من الخليج والبحر الأحمر والمحيط الهندى من القرن الثامن الى القرن الخامس عشر الميلادى ؟

لاشك أن العلاقات الثقافية والتجارية بين الطرف الغربى لبحر العرب والهند قد قامت قبل ظهور الاسلام بوقت طويل . ولكن معرفة طبيعة هذه العلاقة بالضبط وتبين أبعادها وتفاصيلها في أواخر العصر الساساني يعتبر أمرا صعبا طبقا للمصادر التاريخية والأثرية المتاحة حتى الآن[٥] وان كانت الأمور قد بدأت تتضح ابتداء من أواسط القرن الثامن عندما بدأ التجار المسلمون يمارسون نشاطهم التجارى ليس فقط مع الديبل وهي الميناء الكبير قرب مصب نهر الإندوس بل أيضا مع ساحل المليبار في الهند[٦] وقد بدأت سفنهم تجوب هذه المياه وتوجد إشارات في المصادر الصينية المبكرة لعام ٧٥٨م عن ظهور ملاحين من العرب والفرس في كانتون[٧] وقد أمكن على ضوء التنقيبات الأثرية التي أجراها ديفيد وايت هاوس في سيراف وبدقة معرفة الزمن الذى قام فيه المسلمون بأسفارهم الى كل من الصين وشرقي افريقيا وهما منطقتان يفصل بينهما ستة آلاف ميل والى جانب المصادر التاريخية فقد تم العثور على دليل هام في هذا المجال اذ عثر على قطع من الخزف في سيراف التي كانت ميناء هاما وبارزا في القرن السابع وقد عثر على كميات كبيرة من الخزف الصيني في موقع المسجد الجامع الذي بنى حوالي ٨١٥ ـ ٨٢٥م[٨] وقد أدى إنشاء مدن كبيرة بالعراق كبغداد وسامراء الى تنشيط التجارة برا وبحرا في الخليج كما زاد الطلب على البضائع الفاخرة والسلع الكمالية من الهند والصين مما يدل على نمو كبير في

النشاط التجاري . وفي الربع الثالث من القرن التاسع زاد عدد التجار القادمين من الشرق الاوسط الذين أقاموا في الصين وواصلوا تجارتهم معها . ويقال إنه عندما قام القائد الكبير «هوان شاو» بغزو كانتون ونهبها في عام ٨٧٨م فقد قتل ١٢٠ ألف نسمة بينهم عدد كبير من المسلمين واليهود والنصارى والزرادشتيين[٩] وكانت رحلات المسلمين التجارية الى الصين مربحة جداً كما كانت بمثابة اختبار جدى للمهارات الملاحية للبحارة العرب والفرس في الابحار بعيدا عن السواحل . ومن ناحية أخرى فقد ساعد عدم الاستقرار السياسي في امبراطورية تانج الآفلة على نمو التجارة في ملتقى طرق التبادل الثقافي الذى كان ممثلا في ذلك الوقت في أرخبيل الملايو .

وقد اكتشف العالم العربي الموسوعى المسعودى اثناء احدى سفرياته حوالي سنة ٩١٤م أن السفن القادمة من سيراف وعمان في الغرب كانت تلتقى بالسفن القادمة من بحر الصين في مالابار بشبه جزيرة الملايو وكتب المسعودى في بحث رائع عن مستوطنة للمسلمين على الساحل الغربي للهند قائلاً : «كان عدد المسلمين في مستوطنة سيمور آنذاك ١٠ آلاف نسمه فيهم البياسرة والسيرافيون والعمانيون والبصريون والبغداديون وآخرون من مدن اخرى تزوجوا من المحليات واستوطنوا تلك المنطقة وكان منهم بعض التجار البارزين»[١٠] .

وبعد أن تدهورت الخلافة العباسية سياسيا واجتماعيا خلال القرنين التاسع والعاشر الميلاديين استمرت بل زادت هجرة المسلمين الى الهند وشرق افريقيا . وعندما قام الرحالة المغربي ابن بطوطة بزيارة المحيط الهندي كانت مدينتان كبيرتان في شرق افريقيا هما مقديشيو وكلوه وكذلك ساحل ملبار قد اصطبغت كلها بالصبغة الاسلامية لدرجة كبيرة وقد سجل ابن بطوطه خلال زيارته تقديره للسلطان ابو المظفر حسن سلطان كلوه لهداياه السخية وأورد وصفا للمباني الرائعة التي شاهدها في المدينة . وعلى الجانب الآخر من المحيط الهندى كان ميناء كويلون على ساحل ملبار ملتقى هاما للتجار المسلمين والسفن الصينية الشراعية . وقد تبرع تاجر مسلم بارز في المدينة اسمه خواجه مهذب بالأموال اللازمة لاقامة مسجد جامع بها[١١] .

وكان برزك بن شهريار (حوالى ٩٠٠ ـ ٩٥٠م) على معرفة تامه بعالم الملاحه في كل من سيراف وعمان وجده وقد سجل تفاصيل وافيه عن مغامرات النواخذه الذين أبحروا من الخليج الى جنوب الصين . ورواياته التجارية البحرية مكتوبه بأسلوب شائق كأسلوب قصص البحار المثيرة للدهشة وهي تلقى الضوء على تجارة

العرب المبكرة .. وكانت سفن المسلمين التي تتاجر مع الصين والتي كانت تنطلق من سيراف وجدة تستغرق حوالى ثلاث سنوات في الذهاب والإياب مما كان له أثر كبير على التنظيم المالي للتجارة . وكانت سفرة واحدة عبر المحيط الهندى تقتضى وقفات طويلة في المرافىء الآمنه خلال تغير اتجاه الرياح الموسمية في مارس وسبتمبر . وكانت هناك بعض القيود المفروضه على نوع السلع وحجم الفوائد . وكان رأس المال المستثمر في الرحلة يظل مجمدا لثلاث سنوات مما استدعى أن يرفع التاجر من نسبة ارباحه وفي النهاية كان لابد أن تكون بين البضائع المشتراة نسبة من السلع الثمينه حتى تنخفض التكاليف الاجمالية للرحلة . غير أن الخيارات التي كانت مطروحة أمام التجار القدماء كانت محدودة جدا وخاصة في اختيار نوع السلع وكان نوع السفينة يتحكم في ذلك . فلو كانت السفينة مشحونة بكميات من السلع الثمينة وغرقت فإن الخسارة تكون باهظة ، ولو كان هيكل السفينة خشبيا فإن الأمر كان يقتضى شحن حمولة ثقيلة لحفظ التوازن في مخازن السفينة ، وكان أغلب التجار يفضلون أن يحفظ التوازن بشحنة ذات مردود اقتصادي على شحنة غير اقتصادية لذلك كانت السفن المبحرة لمسافات بعيدة في المحيط الهندى تحمل شحنات ثقيله ذات أحجام كبيرة لحفظ توازن السفينة ولتكمل بها حمولتها الاساسية من السلع الثمينه .

ومع ارتفاع مستوى الاستهلاك وتنوع أساليب التجارة كما وكيفا ونمو المراكز الحضريه في الشرق الاوسط وتزايد سكانها اختفت تدريجا تلك الرحلات الطويلة بين الصين وموانىء الخليج وظهرت المراكز أو المحطات التجارية التي تبيع مختلف السلع وحتى أواخر القرن العاشر الميلادي ظهر تجار أثرياء من الفسطاط وجدة وعدن وصحار والبحرين وسيراف والبصرة في كانتون وهانجشو بالصين الا انهم كانوا يتوقفون لفترات أطول في مينائى «كويلون وكاليكوت بالهند وكانوا يقومون بالتجارة في موانىء أخرى في ممر ملقا وفي هانوى في الهند الصينية وقد فضلوا بذلك الحصول على البضائع الصينية من المدن التجارية الوسيطه ومن هذه الفترة وحتى القرن الخامس عشر الميلادي كانت التجارة بين القارات عبر المحيط الهندى تتم عن طريق عدد من المراكز التجارية أما الموانىء التجارية في كل من الخليج والبحر الأحمر فسوف تلعب دورا هاما في الترتيبات الجديدة التي جاءت بعد ذلك .

ولا يجوز أن نفهم من الملاحظات العامة السابقة أن التاريخ التجارى للمدن المختلفة ظل ثابتا في مواجهة المتغيرات التي مربها العالم الاسلامي . بل لقد تغيرت اهمية الخليج والبحر الأحمر كطريق حيوى

للتجارة البحرية نسبيا في الفترة بين انشاء بغداد وقيام الخلافة الفاطمية في مصر (٩٦٩م) . فقد أدى تمرد الزنج وهم الأرقاء الافارقة الذين كانوا يعملون في المزارع حول شط العرب الى توقف تجارة البصرة بين عامي ٨٦٨م - ٨٨٣م . وابتداء من منتصف القرن العاشر واجهت الخلافة العباسية في بغداد أزمة حادة تمثلت في ظهور الخلافات الدينية وأصبحت البحرين واليمن وهما مركزان بحريان اسلاميان ملاذا آمنا للثائرين على الخلافة مثل القرامطة والاسماعيليين وانتشرت بهما واستوطنتهما اعداد كبيرة من الجماعات المناهضة للاتراك في الشرق الأوسط مما كان له انعكاس على استقلالية الخلافة العباسية . وكما ذكر المسعودى فإن بغداد والمدن الرئيسية الأخرى في العراق أخذت تواجه انهيارا اقتصاديا حادا في الوقت الذى زادت فيه أهمية مدن أخرى كعدن والفسطاط والاسكندرية على حساب التجارة الخليجية واستمر الحال كذلك حتى بدأ عصر التجارة بين البندقية ومصر ووصل البرتغاليون الى كاليكوت عام ١٤٩٨ م .

وقد استمرت المراكز الرئيسية البحرية في الخليج في تقديم خدماتها في منطقة التجارة البحرية الواسعة عن طريق القوافل التي كانت تصل الى داخل آسيا الوسطى ويدل التطور الفنى المتزايد في طرق الملاحة والنقل البحري الذى وجد في مختلف موانىء الخليج على وجود شبكة تجارية حديثة امتدت الى كل من الهند وحضرموت والحجاز وشرق افريقيا وان وجدت بعض السلبيات في مينائى البصرة وجدة ، ولم تكن الملاحة في الخليج سهلة وكانت المياه حول شط العرب والواحات العراقية الجنوبية ممتلئه بالعراقيل والعقبات . وكان البحر الأحمر في غاية الخطورة بالنسبة للملاحة والنقل البحرى . وكان اتجاه هبوب الرياح في كل من الخليج والبحر الأحمر يختلف عن اتجاهها المعروف في المحيط الهندى وكانت السفن القادمة من مختلف أرجاء بحر العرب لا ترغب في التوغل داخل الخليج أو البحر الأحمر وكانت السفن الكبيرة تجد من الأفضل والأسهل لها أن تفرغ حمولتها في ميناء يقع بالقرب من هرمز يكون فيه الماء عميقا . وكان هذا هو السبب في تفضيلها لموانىء سيراف اولا ثم قيس وهرمز وصحار والبحرين بعد ذلك .

واتخذ نظام التبادل التجاري عن طريق المستودعات شكلا ثلاثيا وكان القسم الأول ويضم الخليج والبحر الأحمر مرتبطا بكجرات والملبار في الهند . والثاني كان يضم قطاعا يمتد بين الهند ومضايق ملقا وسوندا في الأرخبيل الاندونيسي ويضم القسم الثالث الرحلات التجارية فيما بين الصين واليابان وكوريا وموانىء جنوب شرق آسيا .

وبهذه الطريقة مرت السلع الثمينة والبضائع الاستهلاكية سواء كانت من الشرق أو الغرب بالموانىء الوسيطة ونقلت من بيت تجارى الى بيت تجارى آخر ومن تاجر الى تاجر وتم استهلاكها في بيوت كل الناس سواء كانوا أغنياء أو فقراء . ويبدو منطقيا أن نظام التبادل التجارى عن طريق المستودعات وظهور الموانىء الدولية حيث يتواجد التجار من مختلف الجنسيات كان نتيجة الظروف الناتجه عن الرياح الموسمية ومشاكل الملاحة في المحيط الهندى . ويؤكد ذلك ما ورد في كتاب المؤرخ البرتغالى (توم بيرى) واسمه «سوما أورينتال حوالى ١٥٢٠م» من قوله : «نظرا لأن التجار من كل من القاهرة ومكة وعدن لم يكن باستطاعتهم الوصول الى ملقا خلال موسم واحد للرياح الموسمية فقد كان التجار الفرس والتجار من هرمز وتركيا وآخرون مثل الأرمن يذهبون الى مملكة كجرات في الوقت المناسب لهبوب هذه الرياح ويجلبون كميات كبيرة من السلع . وكان تجار مصر ينقلون البضائع الى الطور ومنها الى جدة ومن جدة الى عدن ومن عدن الى كامبى حيث يفرغون بها البضائع التي يقبل عليها الناس أما بقيه البضائع فكانت تواصل طريقها الى ملقا»(١٢).

ويرى «توم بيرى» أن الناس بصفه عامه كانوا يعرفون في ذلك الوقت أن السفر بين موانىء الشرق الأوسط والهند يعتمد كليا على مواقيت الرياح الموسمية وأن ذلك كان وراء إنشاء مدن مثل كامبى وكاليكوت وملقا . الى جانب أن الميناء الذى يستخدم كمستودع لتبادل السلع هو أمر معروف في تاريخ التجارة . ومع أن الجدول الزمنى للرياح الموسمية يعتبر تفسيرا لاختيار موقع ميناء ما مثل موانىء ممر ملقا الا انه لايقدم كل الأسباب لظاهرة التبادل التجاري عن طريق المستودعات وعلينا أن نبحث عن أسباب أخرى في الدوافع الاقتصادية والسياسية . فقد أدى اللجوء الى التجارة عن طريق المستودعات الى تخفيض أجور الشحن وتقليل المسافات التي كان على التاجر أن يقطعها فضلا عن تقديم خيارات أوسع أمام التجار سواء في البضائع أو الخدمات التجارية . وكانت المدن التجارية مثل سيراف والبحرين وصحار وكامبى وملقا محايدة سياسيا وكان يلتقى بها التجار من مختلف الجنسيات والأديان حيث يتمتعون بحرية التحرك والتصرف دون التعرض لأية أخطار . وقد أدى مناخ التسامح السياسي والثقافي الذى ساد المحيط الهندي إلى جعله منطقة ملائمة لممارسة الأنشطة السلمية الى أن تعرض هذا الجو الهادىء لهزه عنيفة بسبب البرتغاليين في القرن السادس عشر وان كانت القرصنة التي كانت تجرى بصورة منتظمة قد جعلت التجارة غير آمنه

كليا قبل ذلك الوقت .
وقد اعتمدت الحياة الاقتصادية في المدينتين التجاريتين الرئيسيتين بالمحيط الهندى وهما ملقا وكامبى على عدن وهرمز على التوالي . وكانت هناك مدن اخرى بالمنطقة نشطة ومزدهرة ومتطورة بنفس الدرجة على الأقل منذ القرن العاشر الميلادي فيقول المقدسي : «إن اليمن بلد واسع وقد قضيت عاما كاملا في زيارة مدنها التي وصفتها آنفا[١٣] وكانت «زابد» توصف بأنها بغداد اليمن وهي مدينة حسنه البناء وبها الكثير من الأمراء والتجار والمثقفين . وكانت «المخا» مدينة تجارية مزدهرة تنتج كمية كبيرة من زيت السمسم . وكانت «صنعاء» وهي العاصمة مشهورة ببساتينها وفاكهتها . أما في حضرموت فكانت «الشير» مدينه ساحلية تقوم بتصدير الاسماك كبيرة الحجم التي يتم صيدها من على الساحل . وكانت صحار في عمان ميناء رئيسيا تنطلق منه الرحلات الى الصين وكانت توجد بها أسواق جميلة على الساحل أما بيوتها فكانت عاليه ورائعة ومبنيه من الآجر وخشب الساج . وفي منطقة الخليج كانت الأحساء عاصمة هجر التي تعرف أيضا باسم البحرين تشهد حركة تجارية ضخمة وتشتهر بنخيلها ومغاصاتها . واخيرا ظلت كل من البصرة وبغداد مفتاحين للقطاع الشمالي من التجارة عبر القارات مرورا بالمحيط الهندى . وكانت المناطق المجاورة والاحياء التجارية في مدينة السلام معرضه للتخريب والغزو من الاتراك والمغول بين وقت وآخر مما أحدث دمارا للأراضى الزراعية في العراق لكن سرعان ما كانت المدينتان تستعيدان ازدهارهما بسبب موقعهما الهام .

إن موضوع التبادل التجاري للسلع الثمينة والعادية بين الخليج والمستودعات التجارية في كل من الهند وجنوب شرق آسيا والصين ذكر في كافة المصادر التاريخية واشتملت قوائم السلع على سلع ثمينة كالبخور والمر وعطر الورد واللآلىء والخيول الأصيلة والأقمشة الحريرية والحرير الخام والسجاد الى جانب التمور والفاكهة الطازجة والمجففة والجلود والقهوة . وكانت قيمة هذه المنتجات الشرق أوسطية تدفع بسلع اخرى كالذهب والفضه والمنسوجات الصوفية الفاخرة والمصنوعات المعدنية الأوروبية والعاج والأخشاب والأغذية من شرق آسيا والمنسوجات القطنية والاحجار الكريمة والحبوب من الهند والتوابل وخشب الصندل وجلود السلاحف من الأرخبيل الشرقي والخزف والحرير والشاى والكافور من الصين . وكانت الخيول العربية الاصيلة القادمة من الخليج رمزا للثروة الشخصية وللقوة العسكرية وقد نالت مغاصات اللؤلؤ في البحرين والكويت وكذلك المغاصات الواقعة في البحر الاحمر (عيذاب)

نفس الشهرة . وطبقا لما ورد في كتابات «ابن جبير» الرحالة الاندلسى (١١٨٣ ـ ١١٨٤م) فإن موسم صيد اللؤلؤ في الجزر الواقعة حول (عيذاب) كان يمتد من يونيو الى يوليو وكان الغواصون يخرجون في جماعات صغيرة في الزوارق لصيد المحار المزدوج المحتوى على اللؤلؤ . ولم تكن مهاد المحار عميقة وتعجب «ابن جبير» من أن الأماكن القاحلة مثل (عيذاب) استطاعت أن توفر لقمة العيش لسكانها بفضل الأحياء البحرية[١٤]

وكان المقدسي قبل قرنين قد أشار أيضا الى مغاصات اللؤلؤ الواقعة في «أوال» وجزيرة «خرج» في هجر وذكر أن الغواصين كانوا يتعرضون لأخطار جسيمة من اللخمة وأسماك القرش . كما كتب المقدسى والكتاب الآخرون المعاصرون له عما يسمى «اللؤلؤة اليتيمة» الخرافيه التي لا يوجد مثيل لها في العالم . وكتب برزك بن شهريار بالتفصيل عن قصة العثور على هذا النوع من اللؤلؤ فقال : ان تاجر لؤلؤ عماني يسمى مسلم بن بشر فقد ثروته كلها وأصبح فقيرا معدما فأقنع زوجته ببيع مجوهراتها واستثمر ثمنها في تنظيم رحلة أخيرة للغوص . وطبقا للتقاليد المحلية اتفق مع الغواصين على أن الرحلة لن تتجاوز الشهرين وبعد أن أوشك الشهران على الانتهاء عثر الغواصون في اليوم الأخير على لؤلؤتين وكانت واحدة منهما «لؤلؤة يتيمه» باعها مسلم بن بشر لهارون الرشيد بمبلغ ٧٠ ألف درهم وباع اللؤلؤة الأخرى بمبلغ ٣٠ ألف درهم .

وفي منتصف القرن الخامس عشر طبقا لما ورد في كتابات ابن ماجد كانت حوالي ألف سفينة بحرينية تشارك سنويا في عمليات الغوص[١٥].

إن صادرات الشرق الأوسط الى مختلف بلدان المحيط الهندي سواء من حيث الحجم أو القيمة وخلال الفترة موضع الدراسة كان لها صلة بواردات الهند ونظام التخصص في مختلف أوجه النشاط الاقتصادي الهندي وكذلك النظم الاقتصادية التي كانت موجودة في البلدان الشرقية الأخرى . فقد زود النساجون الهنود الاسواق بكميات كبيرة من المنسوجات القطنيه سواء من الأنواع العادية أو الأنواع الممتازة وكانت كل مدينة في كوجرات والبنجاب وكورومندل على صلة تجارية بالخليج لها اسلوبها الخاص في انتاج المنسوجات ومختلف أنواع الأقمشة . فكان هناك النسيج القطني الرقيق الشفاف والملاءات الملونه والمزينه بالرسوم والمفارش والقماش المزخرف أو القماش المصقول كالورق أو القماش المزين برسوم خاصة مطلوبة لقبيلة ما أو مدينة معينه في الخليج . وكان نساجو الحرير في مدينة أحمد أباد مكلفين كل عام بصنع كسوة الكعبة المشرفة . وفي حين تخصصت الهند في صنع المنسوجات القطنية أو المخلوطة من

القطن والحرير تخصصت الصين في صنع الحرير الرقيق واحتكار صناعته أيضا . وقد زاد الطلب الخارجي على الحرير الصيني لدرجة دفعت الأمبراطور الى حظر تصديره بين وقت وآخر . وكان الخزف الأخضر الشهير والأطباق المصقولة والخزف الابيض والأزرق الذى يعود لسلالة مينغ من بين البضائع التي كانت معروضة للبيع في جميع الموانىء الرئيسية بالشرق الأوسط . ومجموعة الخزف الموجودة حاليا في متحف «طوب قبو» باسطنبول والتي نقلت أصلا من القاهرة حينما فتح العثمانيون مصر عام ١٥١٧م تعطي لنا فكرة عن أهمية الخزف في التجارة البحرية للصين والشرق الأوسط . وكانت بعض مكونات الأطعمة التي تقدم في أطباق الخزف الصيني تستورد من الأرخبيل الشرقي كما استخدمت التوابل الثمينة المستوردة من ملقا والقرفه المجلوبة من سيلان في إعداد الأرز واللحم ويقدم لنا كتاب عن الطبخ يعود للقرن الثالث عشر عددا من الوصفات التي كانت مستخدمة في بغداد وانواع البهارات التي كانت تستخدم في صنعها وهي وصفات لن يشعر الطهاة في الهند أو العالم العربي اليوم بغرابتها[١٦] مما يعنى أن فن الطهو الرفيع لم يتغير عبر ستة قرون . وكانت التوابل المجلوبة من اندونيسيا وساحل ملبار في الهند تشكل نسبة كبيرة من السلع التجارية التي تمر عن طريق عمان والبصرة في الخليج والسويس والاسكندرية في مصر .

وفي عام ١١٨٣ لاحظ ابن جبير أن شحنات الفلفل الأسود والقرفة كانت تنقل بين «عيذاب» والنيل بواسطة قوافل الجمال عبر الصحراء . وكان قائد القافلة اذا وجد أحد الجمال قد مرض ولا يستطيع اكمال الرحلة ينزل شحنة التوابل من على ظهره ويتركها في الصحراء حتى يستردها فيما بعد ولاحظ أيضا أنه على الرغم من كثرة المارة في نفس الطريق فإن أحداً لم يكن يمس هذه الشحنة على الرغم من معرفتهم بارتفاع قيمتها[١٧] .

إن الكتابات المعاصرة التي تعرضت لحجم واتجاهات التجارة البحرية في المحيط الهندى تثبت بما لايدع مجالا للشك أن الملاحين العرب كانوا قادرين على الابحار بسفنهم في أعالي البحار والأمر الذى مكنهم من ذلك هو درايتهم بالفلك ودقة معرفتهم لشكل السواحل ومعالمها إضافة الى المهارة التي اشتهر بها الملاحون العرب والهنود من «المعلمين» في القرن الخامس عشر والتي جاء ذكرها ليس فقط فيما كتبه احمد بن ماجد بل أيضا في وصف رحلة فاسكو دى جاما الأولى الى الهند . وقد استخدم فاسكو دى جاما في مالندى بشرق افريقيا مرشدا هنديا قاده عبر المحيط الهندي حتى وصل الى كاليكوت بسهولة ويسر . ويعود تاريخ الملاحة العربية الى زمن قديم وقد كان

أصحاب السفن المشهورين ينافس بعضهم بعضا في التنبؤ بالوصول بدقة الى مكان محدد من اليابسة اعتمادا على معرفتهم بالقياسات البحرية واتجاهات الريح وحركة الأمواج. مثال ذلك ما حدث في بداية القرن العاشر عندما كان النوخذة محمد بن بابشاد متوجها من فنسور في سوماطره الى عمان وعندما دخلت السفينة خليج البنغال سأله معلم السفينة عن المكان الذى سترسو عليه السفينة في نهاية الرحلة فأجاب النوخذة بأنهم سيرسون في «ريسوت» وهو ميناء يقع بين «شهر» و«رأس الحد» وقد اختلف معه المعلم وذكر أنهم سيرسون على ميناء آخر يبعد ٧٥ ميلا أسفل ريسوت وتراهنا على ٢٠ دينارا توزع على الفقراء. وبعد ١٥ يوما اعتقد المعلم بأنهم اقتربوا من المرتفعات العربية وفي اليوم التالي عقب صلاة العصر أعلن المعلم أنه يرى الساحل العربي ونظر الجميع ولكنهم لم يروا شيئا وعندما صعد المراقب الى نقطة المراقبة صاح «الله اكبر» وردد كل البحارة الهتاف وراءه فقد شوهد البر وفي اليوم التالي ألقت السفينة مراسيها في أحد الموانيء ولم يكن سوى ميناء «ريسوت»(١٨).

ورغم مهارة الملاحين والبحارة المسلمين الا أن المحيط الهندي ظل محيطا مليئا بالأخطار. وكانت الخسائر التي تسببها العواصف والقراصنة ما تزال تسبب القلق وتثير الخوف في قلوب التجار الآسيويين.

ويروى بزرك بن شهريار قصة تاجر من تجار الساحل الغربى للهند أعد سفينة للسفر الى عمان وكان الساحل الغربي للهند مشهورا في ذلك الوقت بخشب الساج الذى كان مطلوبا في الخليج لصناعة السفن وبناء البيوت وشحن التاجر قطعة كبيرة من خشب الساج حفر عليها اسمه في السفينة التي أبحرت الى عمان وعقب شهرين من رحلة السفينة جاءه شخص ليخبره أن قطعة الخشب عثر عليها على ساحل الهند وقد حفر عليها اسمه وذهب التاجر فوجد انها قطعة الخشب التي شحنها وكانت هذه الاخشاب الضخمة لاتوضع في السفينة نفسها وإنما تربط الى جانبها محمولة بالمياه وتصور التاجر أن السفينة قد غرقت بسبب العواصف ولكن لدهشته عادت السفينة من عمان سالمة. في البداية كان القطبان مترددا في الاعتراف بضياع الشحنة لكنه أوضح فيما بعد أن قطعة الخشب ضاعت في البحر بسبب العواصف الشديدة والتيارات المائية. وكان من حسن الصدف ان هذه العواصف نفسها هي التي حملت قطعة الخشب الضخمة عائدة بها الى ساحل الهند واذا كانت نهاية هذه القصة سعيده بعودة الخشب الى صاحبه الا أن كتاب بزرك بن شهريار يتضمن قصصا أخرى كثيرة ليست نهاياتها

سعيدة مثل هذه . القصة . ففي سنة ٩١٨م ابحرت سفينة لعبدالله جنيد من سيراف متوجهة الى سيمور (شاول) بالهند وكان برفقتها سفينتان آخريان وبعد ١١ يوما من السفر تعرضت السفن الثلاث لعاصفة شديدة ولم يكن هناك أي أمل في انقاذها وأمر القباطنه بإخلاء السفن وركب ٣٣ شخصا من البحارة احد قوارب النجاة وظلوا في البحر دون ماء ولا طعام مدة خمسة أيام حتى وصلوا الى البر أما بقية اطقم السفن الذين رفضوا ترك السفن فقد لقوا حتفهم . ومما لاشك فيه أن أمثال هذه الكوارث البحرية سببت خسائر مالية فادحة لتجار سيمور وسيراف .

واذا كانت العواصف البحرية قوة قاهرة تدخل في نطاق القضاء والقدر وتخرج من دائرة قدرة الانسان الا ان القراصنة كانوا خطرا بالإمكان التصدي له ومحاربته . ولم يستهن التجار الهنود والعرب أبدا بالخطر الذي كان يشكله القراصنة وانما كانوا يستعدون له . ففي عام ٩٢٩م كان صاحب سفينة اسمها «الاسماعلاوية» عائدا بسفينته من مضيق ملقا عندما تعرضت السفينة لهجمة من قراصنه الملايو . فتصدى لهم وقاومهم وبعد قتال دام ثلاثة أيام استطاع أن يحرق معظم سفنهم بسفينته وفي رحلة العودة قطعت السفينة الرحلة في زمن قياسي هو ٤١ يوما وقد استقبل سلطان عمان القبطان وافراد الطاقم استقبالاً حسناً وقدر ثمن شحنة السفينة بمبلغ ٦٠٠ ألف دينار وكان ذلك مبلغا كبيرا[١٩] .

لقد كانت عصابات القراصنه المنظمة في غربي الهند والخليج نشطة في هذه الفترة وقد اكتشف ماركوبولو في القرن الثالث عشر أن الاسطول التجاري في رحلته السنوية من والى الشرق الأوسط كان يرافقه دائما أسطول مسلح لحمايته ضد هجمات القراصنة[٢٠] . لقد كان تاريخ التجارة البحرية في المحيط الهندى ابتداء من عصر صدر الاسلام وحتى عصر الاستعمار البرتغالى حافلا بالنشاط التجارى والازدهار الاقتصادي بين مختلف المجتمعات ولم يكن هناك أى توتر عقائدى أو سياسى بين مختلف الطبقات من التجار الذين كان لهم الفضل في تنشيط حركة التجارة ونشر الرفاه والازدهار اللذين كانت تعكسهما حالة المدن الاسلامية الكبيرة في ذلك الوقت بسبب العائدات المالية التي كانت تحصلها من تجارة الترانزيت وكانت هذه المدن مراكز تجارية حيوية في الحركة التجارية المزدهرة . ولم تكن المشاركة العربية في التجارة عبر القارتين الأوروبية والآسيوية لأكثر من ألف عام ترجمة لرغبة اسلامية في التوسع وإنما كانت تأكيداً على قدرة الاسلام في خلق عالم واحد تسوده ثقافة واحدة .



1. G.F. Hourani, Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times, Princeton, 1951, P. Crone, Meccan Trade and the Rise of Islam, Oxford, 1987; Ibn Ishaq, in English translation by A. Guillaume, The Life of Muhammad: A Translation of Ishaq's Sirat Rasul Allah, London, 1955, al-Tabari, Ta'rikh al-Tabari, Leiden, 1879.
2. A.M. Watson, Agricultural Innovation in the early Islamic World, Cambridge, 1983; H. Lammens, la cite arabe de Taif a la veille de l'heqire, Beirut, 1922; Ibn Khaldun, The Muqaddimah, English translation by F. Rosenthal, Princeton, 3 vols., 1967.
3. Donner, F.M., "Tribal settlement in Basra during the first century A.H.". in Khalidi T., ed., Land Tenure and Social Transformation in the Middle East, Beirut, 1984; The Early Islamic Conquests, Princeton, 1981; Naji, A.J. and Ali, Y.N., "The suqs of Basrah: commercial organization and activity in a medieval Islamic city", Journal of the Economic and Social History of the Orient, vol. 24, 1981, 298-309.
4. Al-Muqdisi, Arabic text in M.J. Goeje, ed., Bibliotheca Geographorum Arabicorum, Leiden, 1870-1906, vol. III; English translation by G.S.A. Rankin and R.F. Azoo, Calcutta, 1901; French translation by A. Miquel, Damascus, 1963.
5. A.H.M. Jones, "Asian trade in antiquity", in D.S. Richards, ed., Islam and the trade of Asia, Oxford, 1970; L. Casson, Ancient Trade and Society, Detriot, 1984; D. Whitehouse and A. Williamson, "Sasanian maritime trade", Iran, vol. 11, 1973, 29-49; J.C. Wilkin-

son, "Arab-Persia relationships in late Sasanid Oman", Proceedings of the sixth seminar for Arabian Studies, London, 1973, 40-51.
6. in H.M. Elliot and نزهة المشتاق، الأدريسي On Daybul see, J., Dowson, the History of India as told by its own Historians, London, 1867-77, vol. 1,77.
7. Hourani, Arab Seafaring, 68, 76-7; Wang Gungwu "The Nanhai trade; a study of the early history of Chinese trade in South China Sea", journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society, vol. 31, 1958, 1-133.
8. R. Hodges and D. Whitehouse, Mohammed, Charlemagne & the Origins of Europe: Archaeology and the Pirenne Thesis, London, 1983, 143.
9. Wang Gungwu, "the Nanhai trade: a study of the early history of Chinese trade in South China Sea".
10. Arabic text and المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر French translation in C. Barbier de Meynard and Pavet de Courteille, Les Prairies d'or, 9 vols., Paris, 1861-77, II, 85-6.
11. Ibn Battuta, Rihla, ed., With French translation by C. Defremery and B.R. Sanguinetti, 4 vols., Paris, 1853-1914; English translation by H.A.R. Gibb, The Travels of Ibn Battuta, Cambridge, 3 vols., 1958-71.
12. Tome Pires, The Suma Oriental of Tome Pires: An Account of the East from Red Sea to Japan, written in Malacca and India 1512-1515, edited by A. Cortesao, Lisbon, 1944, vol. 269.
13. المقدسي، احسن التقاسيم ص ١٢٧
14. Ibn Jubayr, The Travels of Ibn Jubary, English translation by R.J.C. Broadhurst, London, 1952,64.
15. Buzurg Ibn Shahriyar, The المقدسي احسن التقاسيم ص ١٥٣ , 213. ابن ماجد كتاب الفوائد Book of Wonders of India, 78;
16. Muhammad Ibn al-Hasan, Kitab al-Tabikh, English translation by A.J. Arberry, A. Baghdad Cookery Book, Bombay, 1939.

17. Ibn Jubayr, The Travels, 61
18. Buzurg, The Book of the Wonders of India 53.
19. Buzurg, The Book of the Wonders 76
20. Marco Polo, The Description of the World, 410.